Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem. Cena egz. 1 zł

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK
ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 5 | 1 Maja 1926 r. | Rok I

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET
REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY
ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25
CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.

O SAMOCHODY i MOTOCYKLE z ZAPASU MOB...

Rozpoczęta przez Klub akcja uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego i zdobycie dla tego celu Centralnych Warsztatów Samochodowych, posunęła się o tyle naprzód, że zainteresowanie tą sprawą ogarnęło również czynniki oficjalne.

Jak jednak domyśleć się łatwo, kwestja samochodów krajowej produkcji, zwłaszcza przy obecnym stanie gospodarczym Rzeczpospolitej, nie może być załatwiona w ciągu kilku czy też kilkunastu tygodni. Jest to sprawa dłuższa i wymagająca, nawet przy pomyślnym zbiegu okoliczności, załatwienia wielu formalności prawnych.

Dlatego też zarząd W. K. S. i M. zmuszony był równolegle do tej akcji, po wstrzymaniu się narazie od zakupu samochodów zagranicznych, pomyśleć o innem jeszcze źródle, z którego mógłby chociaż częściowo zapotrzebowanie na samochody i motocykle śród członków Klubu zaspokoić.

Żródłem tym jest zapas samochodów i motocykli mob. pozostający w dyspozycji Pana Ministra Spraw Wojskowych.

Oczywiście o potrzebie istnienia takiego zapasu na wypadek mobilizacji czy też wojny nie może być dyskusji. Zapas ten jednakże winien się składać z maszyn conajmniej nowoczesnego typu i najnowszej konstrukcji, odnawiany i uzupełniany rok rocznie nowemi maszynami.

Stare i wyranżerowane samochody, które dla celów mobilizacyjnych nie mogą przedstawiać faktycznej wartości, winny być z zapasów mob. wyeliminowane i na dogodnych warunkach sprzedane oficerom — członkom Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego.

Nie mogąc tutaj ze zrozumiałych powodów operować danemi cyfrowemi, zaznaczyć musimy, że zapas maszyn znajdujących się w ewidencji mob. składa się z typów i marek sięgających 1913 roku, a najświeższy model maszyny w tym zapasie datuje się z 1920 roku. Wszystkie maszyny bez wyjątku są używane i najprawdopodobniej mało przydatne do użytku jeśli czynniki miarodajne noszą się już z myślą wycofania ich z zapasu i zastąpienia maszynami nowemi.

To też zarząd Klubu zgłaszając pierwszy ofertę na kupno samochodów wyeliminowanych z zapasu mob., pragnie podkreślić, że maszyny te używane przez członków klubu ostrożnie i ekonomicznie, będą się znajdowały w dalszym ciągu w zapasie mob., bo w rękach oficerów, przyczem utrzymanie tych maszyn nie będzie M. S. Wojsk. kosztować ani grosza.

Niezależnie od tego, zarząd Klubu pragnie wystąpić do Pana Ministra Spraw Wojskowych z wnioskiem, aby przez zaopatrzenie oficerów członków Klubu w samochody i motocykle z zapasów mob. zmniejszyć wogóle ten martwy zapas oraz jego konserwację do minimum.

Maszyny mogą być wydawane oficerom na dogodnych dla obu stron warunkach, na zasadzie których M. S. Wojsk. będzie posiadać liczny zapas maszyn na chodzie, łącznie z wykwalifikowanemi kierowcami, którzy za całość i konserwację maszyny na własny koszt będą znacznie więcej odpowiedzialni, niż to ma miejsce dotychczas.

Zarząd Klubu przekonany jest, że postawienie tej kwestji na porządku dziennym najpilniejszych spraw klubowych, znajdzie oddźwięk i poparcie u tych członków Klubu, którzy mają pośredni, względnie bezpośredni wpływ na te sprawy.

Ostateczna decyzja należy do Pana Szefa Administracji Armji. Jesteśmy pewni, że Pan Generał Konarzewski kierując się jak dotychczas istotnemi potrzebami armji, weźmie pod uwagę również i potrzeby oficerów — członków W. K. S. i M., ku któremu zainteresowanie swoje już w pewnej mierze okazał.

A więc do dzieła. Niech dobra wola i pióra odpowiednich panów referentów sztabowych rozpoczną swoje czynności w tej sprawie, abyśmy urlopy wypoczynkowe w roku bieżącym na własnych maszynach rozpocząć mogli.

DZIAŁ URZĘDOWY

WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Warszawa, Przejazd 10

Zmiany w zarządzie Klubu

Płk. Mroziński prezes Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego zrzekł się w dniu 15 marca b. r. godności prezesa.

Na miejsce płk. Mrozińskiego wybrano jednogłośnie prezesem Klubu ppłk. S. G. Michała Bołtucia (posiedzenie zarządu z d. 15 marca b. r.).

Jednocześnie na miejsce ppłk. Bołtucia, który pełnił funkcje viceprezesa, wybrano jednogłośnie viceprezesem Klubu płk. inż. K. Hallera (posiedzenie zarządu z d. 29 marca b. r.).

Zrzekł się mandatu zastępcy członka zarządu kpt. Sakowicz (pismo z d. 22 kwietnia b. r.).

Oddział Poznański Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego

W dniu 12 kwietnia b. r. odbyło się organizacyjne zebranie Oddziału Poznańskiego W. K. S. i M. Przewodniczył zebraniu mjr Bogdanowicz w obecności 17 oficerów. Uchwalono założyć Oddział wymienionego klubu i dokonano wyborów zarządu (przez aklamację), a mianowicie: prezes zarządu mjr Bogdanowicz, skarbnik kpt. pil. Jach, sekretarz por. Podhajecki.

Dezyderaty organizacyjnego zebrania wyrażone pod adresem Zarządu streszczają się do następujących wniosków:

1) jaknajszersza propaganda Klubu nazewnątrz w pismach, pomiędzy kolegami i pośród społeczeństwa,

2) kwestja możliwie najszybszego zakupu samochodu na własność Klubu,

3) kwestja ewentualnego zakupu samochodów na zbliżających się Targach Poznańskich.

Członków nowozałożony Oddział Poznański liczy 17.

Odezwa skarbnika

Prosimy pp. Kolegów o regularne wpłacanie wpisowego i składki członkowskiej oraz uregulowanie wszelkiej zaległości. Niepunktualne wpłacanie składek niezmiernie utrudnia działalność zarządu.

Wpłacać można wprost do P. K. O. 12595, lub do Sekretarjatu Klubu Przejazd 10 m. g. 18—19.

Eksploatacja taboru samochodowego

w czasie wojny światowej i polsko-sowieckiej

(*Dokończenie*)

Jakież to były wymagania? Powyżej zastanawialiśmy się nad przyczynami wzmożonego ruchu kolejowego i nad koniecznością wielkich przegrupowań wojska z jednego odcinku na drugi, może nawet bardzo odległy od pierwszego przegrupowania, które się musiały odbywać w przyspieszonem tempie i w dodatku częstokroć nocą. Dla dokonania tego rodzaju transportów została użyta rezerwa samochodowa naczelnego wodza. Całe dywizje piechoty, armaty, konie i potrzebny sprzęt wojenny był załadowywany na setki samochodów, które w zwartych kolumnach, jeden szereg w jedną stronę, drugi w przeciwną, spokojnie i w równych ściśle odstępach dążyły do wyznaczonego celu. Ta ogromna machina wymagała systematycznej pracy; cały szereg komendantur, tysiące strażników, setki telefonów czuwało nad prawidłowością ruchu, każdy, kto chciał wstrzymać ten ruch, musiał ginąć; niesforny motor maszyny pozbawiał ją prawa należenia do tego olbrzymiego pochodu i surowi wykonawcy raz ustalonego porządku bez litości strącali maszynę z drogi do rowu, gdzie miała czekać, aż odstawiona do warsztatów będzie się mogła uskarżyć cierpliwemu monterowi.

A teraz jakaż była wartość takiej organizacji i co było impulsem do jej stworzenia?

O wartości dużo nie trzeba tu mówić; małe zastanowienie się nad jej celowością bez rozpatrywania rezultatów jest odpowiedzią, że nawet mniej udane próby w tym kierunku posiadałyby olbrzymią wartość dla przyszłości.

A faktyczne rezultaty: wydatna pomoc w bezprzykładnej w dziejach historji wojen obronie Verdun, uratowanie od przerwania szeregu odcinków frontu, przerzucenie w ciągu jednej nocy trzech odcinków angielskich na odległość kilkudziesięciu kilometrów, fakty tu same za siebie mówią, — komentarze są zbyteczne.

Pozostaje nam teraz do przypomnienia sobie, co posłużyło impulsem do wydajnych prób w tym kierunku.

Dowcipny pomysł jednego z dzielnych oficerów francuskich użycia w krytycznym momencie taksometrów - autobusów paryskich do przerzucania większych rezerw wojska, a wskutek tego uratowanie stolicy od inwazji nieprzyjacielskiej, — oto pierwszy zaczątek tych wielkich transportów. Wspaniałe rezultaty ad hoc zorganizowanego przewozu dały impuls do opracowania świetnej w swych następstwach organizacji, będącej dowodem, że każda dziedzina wymaga udoskonalenia i nowych prób, o ile ma odpowiadać nowym wymaganiom.

Podobnie jak się rzecz miała na kolejach, całkowite kierownictwo ruchu spoczywało w rękach specjalnych regulujących komisyj samochodowych, które, pozostając w stałym między sobą kontakcie i kierując się wskazówkami Kwatery Głównej, normowały ruch transportowy na froncie przez komendantury odpowiednich okręgów transportowych. Ustalenie ważności transportów, kolejności w wykonaniu tychże, unormowanie korzystania z dróg strzeżonych przez oddziały innych rodzajów broni — oto zadanie komisyj regulujących samochodowych, z których wywiązywały się one nader pomyślnie.

Dzięki takiej organizacji możliwe było przerzucenie wszelkich transportów wzdłuż frontu bez większych zatrzymywań, dowolnie zmieniając miejsca ładowania i wyładowania, a wskutek tego odciążenie kolei i danie tym ostatnim możności prawidłowego funkcjonowania.

Dla Polski, jako państwa posiadającego znikomą ilość kolei w stosunku do zajmowanej przestrzeni, sporą dozę transportów w czasie wojny zmuszone będą przejąć na siebie samochody, a niewielka ilość szos bezwzględnie pociągnie za sobą konieczność wprowadzenia organizacji podobnej do francuskiej, może o nieco innem obliczu, ale w każdym bądź razie opartej na tych samych zasadach.

Zastanówmy się teraz czy mogła być zastosowana organizacja transportowa na wzór francuski podczas ostatniej wojny polsko-sowieckiej.

Stanowczo nie. Co było tego przyczyną?

Ruchoma polowa walka; absolutny brak dróg, nieliczny i zupełnie nieodpowiedni do lokalnych warunków tabor samochodowy, oto główne przyczyny.

Rozpatrzmy szczegółowo każdy z tych czynników. Polowa wojna wyklucza możliwość dobrej organizacji tyłów, a w tem i linij transportowych, wymagających sieci telefonicznych, stałych punktów nadzorczych oraz specjalnych urządzeń. Oprócz tego wszelkie wahania zasadniczej linji frontowej, oraz ciągła zmiana odległości w wielkiej skali, nie daje możności ustalenia potrzebnych baz i pobudowania lub nawet przygotowania stałych punktów załadowania i rozładowania. Absolutny brak dróg odpowiednich odrazu skazuje wszelkie próby w tym kierunku na niepowodzenie, ponieważ wymagają one jakiej takiej sieci drogowej, o której na wschodnim froncie nawet marzyć nie można było.

A teraz trzeci czynnik. Z czego się składał podczas wojny nasz tabor samochodowy. Resztki po okupantach, — sto kilkadziesiąt typów samochodów niemieckich budowanych na dobre drogi i poruszających się z szybkością co najwyżej od 15 — 20 klm. na godzinę — oto czem rozporządzała Armja Polska w pierwszym okresie wojny.

Samochody te z trudem uruchomione i oddane w niezbyt nieraz fachowe ręce w krótkim czasie wychodziły z obiegu, a brak części zamiennych wykluczał możliwość remontu — rezultat — znane ogólnie „trupiarnie“ samochodowe.

Czy tylko takie były przyczyny, że transport samochodowy nie stał na wysokości swego zadania?

Bynajmniej nie. Główne zło ukryte było w niedocenianiu prawdziwej wartości i użyteczności taboru samochodowego czyli w niezrozumieniu prawdziwej roli służby samochodowej ale o tem pomówimy w następnych artykułach, gdzie zastanowimy się nad faktycznem zadaniem wojsk samochodowych w czasie pokoju i wojny.

Kpt. Jerzy Kulesza

Historja Wojsk Samochodowych

Dywizjon Samochodowy Nr 4 w Łodzi



W poprzednim numerze Automobilisty podaliśmy w skróceniu historję 4 Dyonu Samochodowego. Obecnie przedstawiamy ilustracje, które przypomną czytelnikom treść tej historji.

Korpus Oficerski
IV Dyonu Samochodowego

Siedzą z lewej strony:

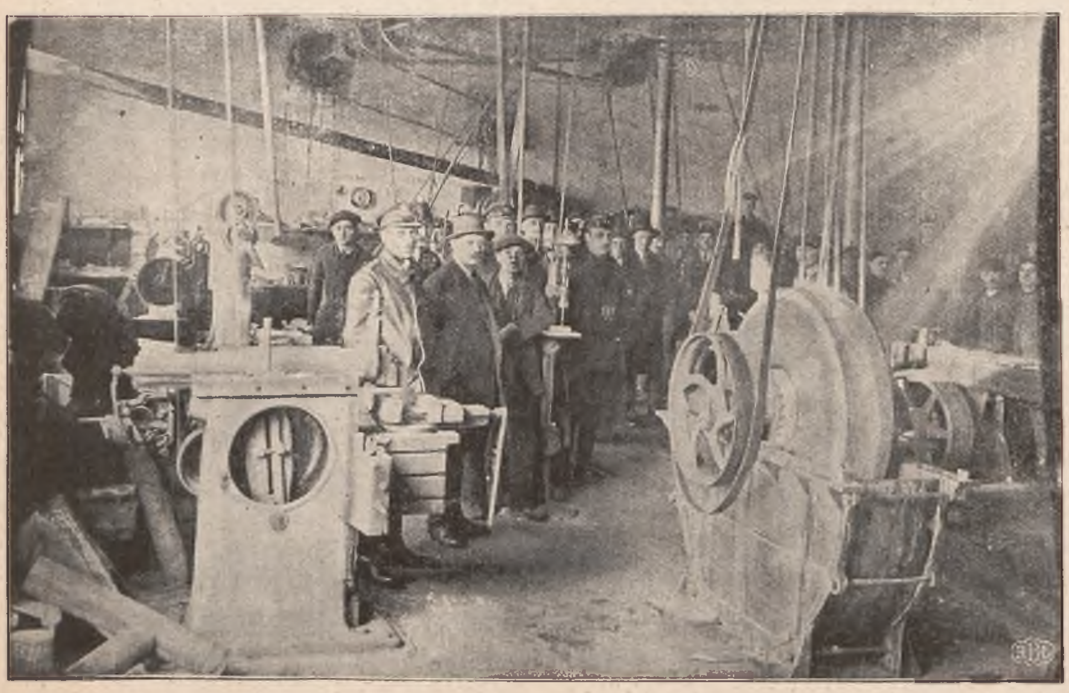
Kpt. Staniszewski, kpt. Masłowski, mjr. Prószyński, płk. Buczyński, mjr. Morzycki, kpt. Gwiazdowski, kpt. Leśniewski, kpt. Zwiazdowski.

Stoją:

Por. Dybczyński, por. Kossowski, por. Zakrzewski, por. Trepko, kpt. Dubracki, por. Żukowski, ppor. Dretyś, por. lek. Pancerzyński, chor. Tłokuński.



Grupa podoficerów.





Drużyna sportowa.

Warsztaty.

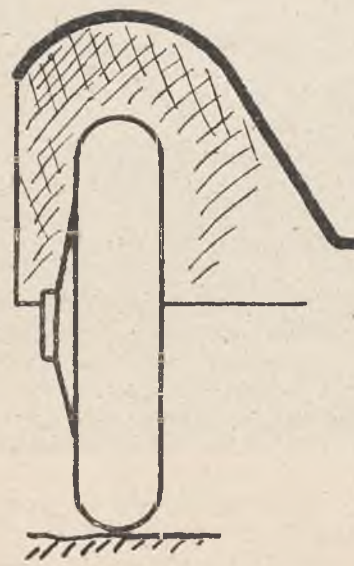
Jakie powinny być błotniki dla samochodów osobowych

Artykuł poniższy wzorowany jest częściowo na fachowej literaturze niemieckiej.

Dobre błotniki samochodowe, szczególniej dla wozów osobowych, winny równocześnie czynić zadość trzem zasadniczym warunkom, t. j. powinny stanowić rzeczywistą osłonę zarówno dla pasażerów, jak i dla samego wozu, jak najmniej zwiększać opór powietrza w czasie jazdy, wreszcie harmonizować z całym wewnętrznym wyglądem wozu, nadając mu lekkie i estetyczne linje.

Niestety bardzo wiele istniejących typów błotników nie odpowiada tym wymaganiom, szczególnie co do ich działania ochronnego. Naprzykład w kategorji wozów sportowych, zwracają konstruktorzy uwagę przedewszystkiem na zmniejszenie oporu powietrza oraz estetyczny wygląd zewnętrzny. W rezultacie udaje się niejednokrotnie osiągnąć rzeczywiście piękną linję wozu, natomiast przy dłuższej jeździe i złej pogodzie błotniki takie przeważnie stanowią niedostateczną ochronę jadących od obrzucenia błotem.

Dla wozów sportowych o karoserji kształtu „kroplowego" dostosowanej specjalnie do szybkiej jazdy, sprawa wpływu błotników na opór powietrza ma znaczenie pierwszorzędne, ale jako dotycząca wozów stanowiących oddzielną klasę, w niniejszym artykule rozpatrywana nie będzie.



RYS. 1.

Należy przyjąć za zasadę, że właściwym celem błotników jest i będzie ochrona przed błotem, niezależnie od typu samochodu. To główne zadanie zostanie spełnione w stopniu zadowolającym, jeżeli błotniki będą odpowiadały następującym warunkom.

Przedewszystkiem muszą błotniki otaczać koła wozu na pewnej dostatecznej długości i to zarówno z przodu, jak i z tyłu. Ważne to jest zwłaszcza dla kół przednich, gdyż w wypadku zbyt krótkich błotników może nastąpić szkodliwe zabłocenie chłodnicy lub reflektorów umieszczonych na przodzie wozu, co może stworzyć przeszkodę w ruchu podczas jazd nocnych. Powyższe spostrzeżenie uwzględniono już w większości wozów ciężarowych, zaopatrując je w błotniki długie.

Dalszą kwestję stanowi kształt przekroju poprzecznego błotnika, czemu zbyt mało poświęca się uwagi, aczkolwiek ma to decydujący wpływ na jego działanie. Błotników zupełnie płaskich obecnie nie spotykamy, jako stanowiących niedostateczną osłonę. Błotniki takie musiałyby być bardzo szerokie, co oczywiście wpływałoby nader ujemnie na miły dla oka zewnętrzny wygląd samochodu. Znacznie lepszym okazał się w praktyce błotnik o formie sklepionej zamieszczony na rys. 1-szym. Typ ten znajduje się jeszcze na wielu nowszych typach samochodów.

Działanie ochronne błotnika będzie jeszcze lepsze, jeżeli zagniemy jego zewnętrzną krawędź ku dołowi pod prostym kątem. Dla błotników metalowych nie przedstawia to trudności technicznych.

(D. c. n.) *„Am"*

KONKURS

na najtrafniejszą i najlepiej uzasadnioną odpowiedź na pytanie:

Co właściwie stuka w silniku gdy dajemy zbyt wczesne zapalanie?

Odpowiedź V.

Po przeczytaniu odpowiedzi na konkurs: „Co właściwie stuka w silniku A". doszedłem do wniosku że, żadna odpowiedź nie wyczerpała tematu i o właściwem źródle stukania nikt nie wspomniał.

Objaśnienie: — stuka tłok — nie wystarcza. Dlaczego tłok stuka? odpow.:— bo luźny — (obojętne z jakiej przyczyny) i nic więcej.

Zagłębiając się dalej i myśląc o tłoku, powstają pytania:

1) Czy stuk zależy tylko od tłoka, czy też od przyczyn konstrukcyjnych?

2) Czy każdy obciążony silnik musi stukać przy wolnych obrotach i czy można skonstruować silnik z luźnym tłokiem (obowiązkowa tolerancja termiczna), który nie będzie stukał?

Odpowiedź 1. Jeżeli uprzytomnimy sobie współdziałanie części silnika (stojącego pionowo) i kolejność pracy, zauważyć musimy, że tłok jest popychany korbowodem i gazami nie tylko do góry i na dół, ale również do przodu i tyłu cylindra, w zależności od taktów, a mianow.: takt I — tłok otrzymuje parcie na dół i lekkie parcie **do przodu.** Takt II — większe parcia do góry i **przodu.** Takt III— największe parcie do dołu i **tyłu.** Takt IV — parcie do góry i **przodu.**

Z powyższego widzimy że w taktach I II i IV tłok party jest do przodu cylindra, a w takcie III — do tyłu i to w czasie największej pracy tłoka.

W tym właśnie początku III taktu, kiedy tłok musi przesunąć się z przodu do tyłu znajduje się źródło stukania, ponieważ tłok, zmuszony jest (wielką siłą zapalonej mieszanki) przesunąć się i silnie uderzyć w tylnią ścianę cylindra, i to wywołuje stuk, naturalnie w zależności od spasowania — mniejszy lub większy. Wobec tego, że w praktyce, choć minimalny luz—jest zawsze, tłok ma możność stukania, co uwydatnia się przy wolnych obrotach (uderzenie czołowe prawie pod prostym kątem) przy dużych obrotach uderzenie pod kątem ostrym — prawie tarcie.

Odpowiedź 2. Jeżeli znaleźliśmy przyczynę, spróbujmy usunąć ją. Wiemy, że tłok w III takcie zmuszony jest przesuwać się z przodu do tyłu w warunkach bardzo niekorzystnych t. j. pod największem ciśnieniem i dlatego postarajmy się zmienić warunki, a mianow. usuńmy to przesuwanie się tłoka.

W jaki sposób? odpow.: przenieśmy pion cylindra do przodu (w stosunku do wału głównego) o pół skoku tłoka, wtenczas przekonamy się, że tłok uniknie szkodliwego przesuwania się w czasie największej pracy, a mianowicie:

Takt I parcie na dół i b. lekkie dotyłu.

Takt II parcie do góry i **przodu.**

Takt III parcie b. silne do dołu i **do przodu** (nie przesunie się, i w połowie tego taktu parcie do przodu zmniejsza się do 0.

Takt IV parcie do góry i **przodu.**

Z tego zestawienia widzimy, że w taktach II III i IV tłok ma parcie do przodu, a tylko w I słabe parcie do tyłu, czyli, że **pozbyliśmy się w III takcie niepożądanego przesuwania się tłoka** z przodu do tyłu!

Odpowiedź druga potwierdza pierwszą.

por. A. D.

Dla łatwiejszego zorjentowania się i poparcia dowodzenia, autor artykułu załączył zaimprowizowany z tektury model silnika normalnego (czerwone kółko) i z przesuniętym cylindrem (niebieskie kółko). Koło zamachowe trzeba przekładać, pozostawiając gumkę na miejscu t. j. w linji cylindra.

Podobny model powiększony i so'idnie wykonany może być bardzo pożyteczny na specjalnych kursach i przy rozpatrywaniu podobnych, jak wyżej tematów.

Model ten będzie przedstawiony komisji przy ocenie nadesłanych odpowiedzi na konkurs I.

Redakcja

Odpowiedź VI.

Co właściwie stuka w silniku, gdy dajemy zbyt wczesne zapalenie?

Odpowiedź: z jednej strony z powodu gwałtownych zmian i różnicy ciśnień: kompresyjnego przy ruchu masy tłokowej do góry i gwałtownego ciśnienia przedwcześnie spalającej się mięszanki, rozprężającej się ze znaczną siłą w przeciwnym kierunku, a z drugiej strony z powodu konieczności przesuwania się tłoka, przy tak niekorzystnej konjunkturze ciśnień, w górę i sprężania spalające się gazy — powstaje uderzenie mieszanki gazowej o tłok i to uderzenie w pierwszym rzędzie powoduje ten charakterystyczny stuk w danym cylindrze silnika.

Następnie, — przedwcześnie palące się gazy, uderzając z powodu wyżej wymienionych niekorzystnych naciśnień, w tłok w czasie jego ruchu kompresyjnego — muszą w nim wywołać drgania, dzięki czemu powstaną wzajemne uderzenia wyłącznie między trzema elementami silnika, a więc: pomiędzy tłokiem, pierścieniami i gładzią cylindra, — i te uderzenia stanowią drugą przyczynę stuku w silniku.

Inne elementy silnika (sworzeń tłokowy, wał łożysk głównych, łoż, korbowodu, tryby rozrządu e. c. t.) nie biorą udziału w stuku silnika.

Duże obciążenie silnika przy jeździe pod górę na małych obrotach, z drugiej strony istniejące już w nowej lub powstałe w starej maszynie większe wzajemne gry między wskazanemi wyżej trzema elementami odnośnego cylindra silnika, naturalnie potęgują przyczyny i tem samem zwiększają wyrazistość charakterystycznego stuku silnika.

A więc w silniku, a właściwie w cylindrze, w którym odbywa się ruch kompresyjny, gdy dajemy zbyt wczesne zapalenie, stuk powodują dwa czynniki:

1) uderzenie mieszanki gazowej o tłok,

2) wzajemne uderzenia pomiędzy tłokiem — gładzią cylindra a pierścieniami.

kapitan E. Jędrychowski

C. W. S.

Możliwość przekształcenia Centralnych Warsztatów Samochodowych w przedsiębiorstwo oparte na normalnych, zdrowych zasadach prywatnej wytwórni samochodów rozpatrywana jest oddawna. Zamiar zogniskowania w tej placówce środków, jakie członkowie Wojskowego Klubu Samochodowego przeznaczają na kupno samochodów otwiera nam możliwości, nad któremi warto się zastanowić.

Tematem osobnego artykułu musi być rozpatrzenie kalkulacji całego przedsięwzięcia. Tu mam zamiar zastanowić się jedynie nad formą organizacyjną, w jaką przyoblec by należało C. W. S. celem umożliwienia im produkcji samochodów do użytku prywatnego. Wyjść więc muszę z założenia, że przedsiębiorstwo może kalkulację wytrzymać względnie, że Państwo zdobędzie się na pomoc, jakiej nie odmawiało mniej ważnym fabrykom. Wolałbym oczywiście to pierwsze.

Przekształcenie C. W. S. na wytwórnię prywatną może się urzeczywistnić drogą kupna lub dzierżawy przez odpowiednie konsorcjum. — Ze względu na trudności formalne, oraz konieczność utrzymania w swem posiadaniu takich warsztatów, sprzedaż nie byłaby pożądana dla M. S. Wojsk. Tem bardziej niekorzystną byłaby dla nabywców — choć z innych względów. Lokowanie bowiem znacznej gotówki w nieruchomościach i urządzeniach fabrycznych pozbawiło by młode przedsiębiorstwo, tak koniecznego dziś, kapitału obrotowego. Pozostaje forma dzierżawna, która w tych wyjątkowych warunkach i w dobie obecnego przesilenia ekonomicznego, zdaje się być najodpowiedniejsza.

Ale nasuwa się zaraz pytanie: kto ma być tym dzierżawcą? — Osoba prywatna, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Spółka akcyjna, Spółdzielnia, lub jedna z już istniejących firm przemysłowych?

Ponieważ zebranie koniecznego kapitału nie jest obecnie rzeczą łatwą, przeto mało prawdopodobnem jest by osoba prywatna mogła podjąć tak znaczny wysiłek; także Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością — z uwagi znowu na trudności w przyjmowaniu i zmianie członków, nie jest formą zupełnie odpowiednią. Możliwą była by dzierżawa przez jakąś fabrykę maszyn, pragnącą uruchomić dział samochodowy. Szereg przyczyn i tę możliwość każe wykluczyć. Pozostają więc ostatecznie dwie formy prawne spółki eksploatacyjnej: Spółka akcyjna i Spółdzielnia. Istnieje między niemi zasadnicza różnica; pierwsza jest organizacją kapitału, druga organizacją ludzi. Wybór zależeć przeto musi od tego czy ważniejszem jest zebranie kapitału, czy ludzi. Są wprawdzie względy uboczne — zresztą nader ważkie, jak znacznie mniejsze koszta założenia, rejestracji, podatków i tp. — ale zapominać nie można, że na pierwszym planie stać musi zagadnienie istotne, podstawowe. Gdy ono nie zostanie należycie rozstrzygnięte — nie pójdzie dobrze przedsiębiorstwo, chociażby żadnych podatków nie płaciło.

Sam jestem wyraźnym zwolennikiem kooperacji, ale tam gdzie nie widać podstaw zdrowego rozwoju organizacji spółdzielczej, nie waham się dać pierwszeństwa takiej formie organizacyjnej, która więcej szans powodzenia ma w danej chwili.

Przekształcenie C. W. S. ma na celu umożliwienie produkcji polskich samochodów w jak najkrótszym czasie i jaknajtaniej. Wszystko zatem trzeba podporządkować temu celowi. Gdyby forma akcyjna dawała większe szanse zdobycia potrzebnego kapitału, nie należało by jej odsuwać. Czy tak jest — to pytanie. Mam wrażenie, że obecny kryzys zaufania do jakiejkolwiek lokaty gotówki wogóle, w akcje zaś w szczególności, bynajmniej nie sprzyja zdobywaniu kapitału zakładowego i obrotowego tą drogą. O ile przeto forma spółki akcyjnej byłaby tu zupełnie odpowiednią, o tyle możność zgromadzenia większego kapitału przez sprzedaż akcyj nie rokuje wielkich nadziei.

Nasuwa się ostatnia możliwość: Spółdzielnia. Reorganizacją C. W. S. w kierunku rozpoczęcia w nich seryjnej produkcji samochodów chce się zająć grono ludzi, nie będących kapitalistami, szukającymi dobrej lokaty gotówki, bez względu na to czy dane przedsiębiorstwo zajmie się np. budową hotelu, lub eksploatacją kauczuku. Tym ludziom wyraźnie idzie o uruchomienie wyrobu samochodów w danym zakładzie. Sądzę, że pewne podstawy istotne do stworzenia w tych warunkach spółdzielni istnieją. Trzeba by tylko przestudjować czy ilość i rozporządzalne środki tych ludzi będą dostateczne dla uruchomienia w C. W. S. produkcji samochodów na większą skalę.

Zdajmy sobie więc sprawę z pytania *kto* byłby ewentualnym kandydatem na członka takiej spółdzielni samochodowej. Otóż z jednej strony byliby to pracownicy wytwórni, od dyrektora począwszy, a na najskromniejszym robotniku skończywszy — z drugiej zaś nabywcy wzgl. kandydaci na nabywców samochodów, powiedzmy, członkowie Wojsk. Klubu Sam. i Mot. trudno bowiem byłoby albo dopuszczać na członka każdego kupującego samochód, albo też ograniczać sprzedaż wyłącznie do członków.

Największą trudność przy zapoczątkowaniu takiego przedsięwzięcia stanowiłoby przełamanie martwego punktu, jakim stanie się prawdopodobnie — brak zaufania. Trudno wymagać od ewentualnego zarządu, by coś zrobił zanim dostanie większą sumę pieniędzy; nasuwa się zaś obawa, że ewentualni członkowie nie bardzo zechcą się trapić z płaceniem udziałów — zanim się przekonają, że przedsiębiorstwo idzie i daje rezultaty zadawalniające. I nic dziwnego. Podczas wojny i po niej, tylu ludzi traciło — i dziś jeszcze traci — na udziałach zapłaconych w różnych spółdzielniach lub akcjach — że ostrożność jest zupełnie do wytłumaczenia. Na ten moment zwrócić trzeba uwagę, by uniknąć potem przykrych niespodzianek.

Dobrze opracowany statut, dający podstawy do sprężystej administracji, należycie dobrany zespół kierowniczy, tania a sprawna administracja oraz nowoczesne metody organizacji pracy — oto warunki możliwe do wprowadzenia, a konieczne do urzeczywistnienia myśli o wyrobie polskich samochodów, w Polsce, polskiemi siłami.

Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy może dać moralne podstawy do stworzenia takiego organizmu wytwórczego, trzeba tylko znajomości rzeczy, zapału, dobrej woli, no i... dużej bezwzględności w pokonywaniu wszelkich ubocznych utrudnień, względów i przeciwności. Wszystkie siły trzeba skoncentrować w jednym kierunku. Potrafić to powinniśmy.

Jerzy Bonkowicz-Sittauer

Święto 1-go Dywizjonu Wojsk Samochodowych

W dniu 25 kwietnia b. r. 1-szy Dywizjon Wojsk Samochodowych obchodził doroczne swoje święto.

Niestety sprawozdaniem z tej uroczystości nie możemy czytelnikom służyć, ze względu na to, że redakcja Automobilisty Wojskowego, nie będąc zaproszona na święto 1 dyonu, nie mogła delegować swego sprawozdawcy, któryby przebieg uroczystości opisał.

Pierwszy Oddział Wojsk. Klubu Sam. i Mot. w Poznaniu

W dniu 12 kwietnia ukonstytuował się 1 oddział naszego klubu w Poznaniu. Na czele oddziału stanął zarząd w składzie: mjr. Bogdanowicz jako prezes, kpt. Jach jako skarbnik i por. Podhajecki jako sekretarz. Do klubu zapisało się już 17 członków.

1926

WSZECHŚWIATOWA STATYSTYKA SAMOCHODÓW

(Według „The American Automobile")



	Auto-mobile	Oso-bowe	Cięża-rowe	Moto-cykle
Afryka	138,531	115,840	22,010	37,016
Ameryka ..... (bez Stanów Zjednoczonych)	1,137,293	986,456	150,837	16,708
Azja	240,653	195,603	45,050	44,446
Europa	2,668,558	1,904,754	763,804	1,129,313
Oceanja	423,296	356,875	66,421	91,770
Razem	4,608,331	3,559,528	1,048,122	1,319,253
Stany Zjednocz..	19,843,936	17,317,357	2,526,579	140,415
Ogólna suma..	24,452,267	20,876,885	3,575,701	1,459,668

WOLNA TRYBUNA

Do Automobilisty Wojskowego w Warszawie

Szanowny Panie Redaktorze!

W bieżącym roku ukazało się już kilka numerów „Szofera Polskiego". Pismo to, sądząc z jego popularności nawet u nas na kresach, rozwija się pomyślnie. Witając z największą sympatją pismo poświęcone sprawom szoferskim, którego brak dawał się dotkliwie odczuwać szczególnie nam, mieszkańcom prowincji, pozbawionym kontaktu z życiem stolicy, nie mogę jednak pominąć milczeniem i nie poddać krytyce szeregu usterek językowych i fachowych zauważonych w niektórych artykułach.

Pismo przeznaczone dla braci szoferskiej, powinno specjalnie zwracać uwagę na czystość języka ojczystego w artykułach i starać się tą drogą wykorzenić, niestety bardzo liczne, naleciałości obce, stosując wyłącznie polskie słownictwo techniczno-samochodowe, które w większości wypadków uzyskało już prawo obywatelstwa.

Że „Szofer Polski", skądinąd niewątpliwie pożyteczny, pod tym względem dużo pozostawia do życzenia, udowodnię przykładami tak rażącemi, że samo przytoczenie ich wygląda na złośliwość, od której zresztą jestem niezmiernie daleki.

W Nr 6 „Szofera Polskiego" w artykule „*Gumy Samochodowe*" spotykamy takie nazwy jak „*talk*", „*kanty*" lub „*borty*" opony, zupełnie w słownictwie samochodowem polskiem nie używane, zamiast nazw „łojek", „brzegi" lub „obrzeżyny" opony.

W tymże artykule, na str. 4 w kolumnie 1-ej autor pisze: „używając do tego szmatki, lub *prosto ręka*", a dalej w kolumnie 2-ej „zdjąć oponę (lub tylko jeden *bort*) i *rozprawić* kiszkę".

Powiedzmy, że czytelnik domyśli się co to jest „bort", jednakże z „rozprawienia kiszki" w żaden sposób wybrnąć nie można.

Mimowoli wpada się w dobry humor i przypominają się różne anegdoty w rodzaju: „nie rzucaj spiczki na kawior, bo się dziura wyżyga" (nie rzucaj zapałki na dywan, bo się dziura wypali) co być może nie przeszkadza autorowi w pisaniu, natomiast rozprasza uwagę czytelnika, wprowadzając go w nastrój frywolny.

W tymże artykule oprócz błędów językowych można zauważyć również i błędy fachowe.

Autor twierdzi, że opona stara trudno schodzi z koła lub obręczy. Z tem zgodzić się nie można. Domyślam się, co autor chciał przez to powiedzieć, ale czytelnik nie może gubić się w domysłach, lub zrozumieć fałszywie.

W innem miejscu czytamy: „dokładnie stopień napompowania można tylko określić zapomocą manometru, względnie innego przyrządu do tego celu". Przedewszystkiem stopień napompowania kiszek można określić dostatecznie dokładnie „na oko" i bez manometru. Nie mam nic przeciwko używaniu manometrów, ale interesuje mnie bardzo, co to jest za „inny przyrząd służący do tego celu". Może jest on tańszy i praktyczniejszy od manometru, zapomocą którego normalnie sprawdzamy stopień napompowania.

Nie mogę również podzielić zdania autora, aby łyżka miała ostry koniec. Ma ona wprawdzie dwa końce, ale żaden z nich nie jest ostry.

W dalszym ciągu artykułu znajdujemy rady co do ilości pneumatyków, które należy zabrać ze sobą w drogę. Początkowo zaznaczono, że nie należy brać dużo gum, bo się niepotrzebnie niszczą, potem następuje uwaga, że w każdym razie lepiej wziąć więcej, niż mniej, wreszcie na podstawie własnego doświadczenia zaleca autor wziąć 3 do 8 kiszek. Wobec tego czytelnik jest zupełnie zdezorjentowany i będzie się głęboko zastanawiał, ile właściwie powinien zabrać kiszek. Zakrawa to na dowcip: „Radzę Ci — rób jak chcesz".

Następnie wspomina artykuł, że należy wziąć: pompkę do pompowania, łyżki do montowania, lewar i t. p. ale o ilości łyżek niema mowy.

Współczuję temu kierowcy, który stosownie do rad artykułu, zabierze ze sobą w drogę komplet materjałów do reperacji gum. Będzie miał „w zapasie" cały skład benzyniarek, wulkanizatorów ręcznych, łatek, kleju, buteleczek, kawałki kauczuku, papier szmerglowy, kawały płótna i t. d. zamiast jednego wulkanizatora „Emos" i pudełeczka z nabojami do niego, który zastępuje wszystkie wyżej wymienione utensylja i wulkanizuje kiszki bardzo dobrze i szybko na gorąco. Zresztą w drodze żaden szofer nie będzie reperował opon, gdyż jest to praca bardzo trudna do wykonania, tem bardziej „na kolanie".

A teraz kilka słów o artykule „Benzyna" umieszczonym w Nr 6 „Szofera Polskiego". Znajdują się tam wiadomości, zrozumiałe dla chemika, który i bez tego artykułu prawdopodobnie będzie wiedział o benzynie znacznie więcej, natomiast zupełnie niezrozumiałe dla czytelnika kierowcy.

Jest to artykuł chemiczno-matematyczno-geograficzno-handlowy, lecz nigdy nie fachowy w znaczeniu szoferskiem. I tu mamy wyrażenia nieco humorystyczne, albowiem „spłonienie" wywołać można na licach białogłowy, natomiast samochód może uledz jedynie „spłonięciu".

Dalsze słowa artykułu: „dobra lekka benzyna spali się w motorze odrazu, bez reszty, kiepska, to jest cięższa pozostanie częściowo niespalona i t. d." zakrawa na złośliwy żart. Kto wytłumaczy czytelnikowi, o ile nie jest on np. studentem Politechniki, a tylko szoferem, co znaczy „spali się bez reszty" i jaka jest benzyna „kiepska".

Sądzę, że tak jak benzyna powinna się spalać „bez reszty" tak artykuł w „Szoferze Polskim" powinien dotrzeć do czytelnika „bez komentarzy".

Przypuszczając, że tych kilka uwag, zbyt może długich, znajdą oddźwięk w Szanownej Redakcji „Szofera Polskiego", proszę w tym celu Pana Redaktora o łaskawe umieszczenie ich w Jego piśmie i łącząc wyrazy głębokiego szacunku

pozostaję z poważaniem
„*Czytelnik z Kresów*"

Dnia 14.IV.26 roku

POD ADRESEM URZĘDU RUCHU KOŁOWEGO m. Warszawy

Zatrzymywanie ruchu kołowego na ulicach m. Warszawy dla pochodów religijnych, pogrzebów i innych uroczystości jest na porządku dziennym.

Przyzwyczailiśmy się do tego i nie... protestujemy.

Jednakże gorliwość policji warszawskiej w tych wypadkach przerasta wszelkie tego rodzaju dotychczas zaobserwowane objawy i budzi obawę, że wkońcu niepodobna będzie przejeżdżać nietylko ulicą lecz również i drogą, nawet po przejściu pochodu.

Oto fakt.

W niedzielę 25 b. m. godz. 9-ta rano zdążam „Fordem" na start wyścigów motocyklowych na szosie lubelskiej.

W pobliżu Grochowa drogę zagradza pochód religijny (procesja) około 50 osób. Na 100 mtr. przed procesją 3 policjantów zatrzymuje pojazdy. Procesja przytem idzie całą szerokością ulicy, trzymając się w szeregu pod ręce.

Nic to. Czekamy cierpliwie, bez protestu, aż procesja przejdzie. Co się jednak okazuje. Oto za procesją w odległości 100 do 150 kroków kroczy znowu trzech policjantów, którzy wolnym kroczkiem idą sobie za pochodem, wstrzymując cały ruch kołowy do chwili ich minięcia.

W jakim celu i naco ta ochrona tyłów pochodu przez policję i to na przestrzeni około 200 mtr.?

Zapytany przez niżej podpisanego policjant Nr. „2.204" odrzekł, że wykonują tylko rozkaz swojej władzy.

Czy każdy komisarz policji jest uprawniony do wydawania przepisów o ruchu kołowym na własną rękę?

Na to pytanie pragnęlibyśmy otrzymać odpowiedź ze strony czynników kompetentnych.

Różyc.

KONKURS I

Termin nadsyłania odpowiedzi na konkurs Nr 1 upływa z d. 10 maja b. r.

Do Komisji kwalifikującej nadesłane odpowiedzi redakcja zaprosiła: p. inż. Paszewskiego z C. W. S., por. Wallmodena i kpt. Kuleszę.

KONKURS II

Dlaczego samochód nie „zarzuca", gdy hamujemy ręcznym hamulcem lub nożnym, nie wyłączając sprzęgła, a dlaczego zarzuca, gdy hamujemy nożnym przy wyłączonem sprzęgle?

Za trzy najbardziej dostępne dla szerszego ogółu i wyczerpujące odpowiedzi redakcja „Automobilisty Wojskowego" przeznacza trzy nagrody w postaci „Podręcznika do nauki o samochodzie Ford" w wartościowej oprawie.

Dodatek bezpłatny do Automobilisty Wojskowego

Począwszy od Nr 5 i następnych jako dodatek bezpłatny załączamy naszym prenumeratorom w oddzielnych odbitkach — „Karburacje" w opracowaniu por. Wallmodena.

Władze II Raidu Motocyklowego

Na ostatniem plenarnem zebraniu Komisji sportowej P. K. M. z udziałem delegatów W. K. S. i M. pp. mjr. Rybickiego, kpt. Królikowskiego i kpt. Dołęga-Dołęgowskiego wybrano następujące władze raidowe:

Komandor raidu p. kpt. Stanisław Szydelski, wicekomandorowie: mjr. Tomasz Rybicki, p. Jan Choiński, p. inż. Wacław Karczewski. Gospodarz raidu kpt. Dołęga-Dołęgowski Stefan.

Park raidowy w Warszawie urządzony zostanie dzięki łaskawemu pozwoleniu firmy Austro-Daimler w magazynach tejże firmy przy pl. Trzech Krzyży Nr 8 (drugie podwórze). Tamże urzędować będzie Komisja przyjmująca pojazdy w dniu 12 maja od godziny 16-tej.

Wspólny wyjazd na start w dniu 13 maja o godz. 6-ej rano z pl. Trzech Krzyży ulicami: Nowy-Świat, Krakowskie-Przedmieście, Most, przy Cytadeli, szosa do Jabłonnej (start).

Tabelka

maksymalnych czasów jazdy podczas II-go Polskiego Raidu Motocyklowego

zestawił W. KURELSKI

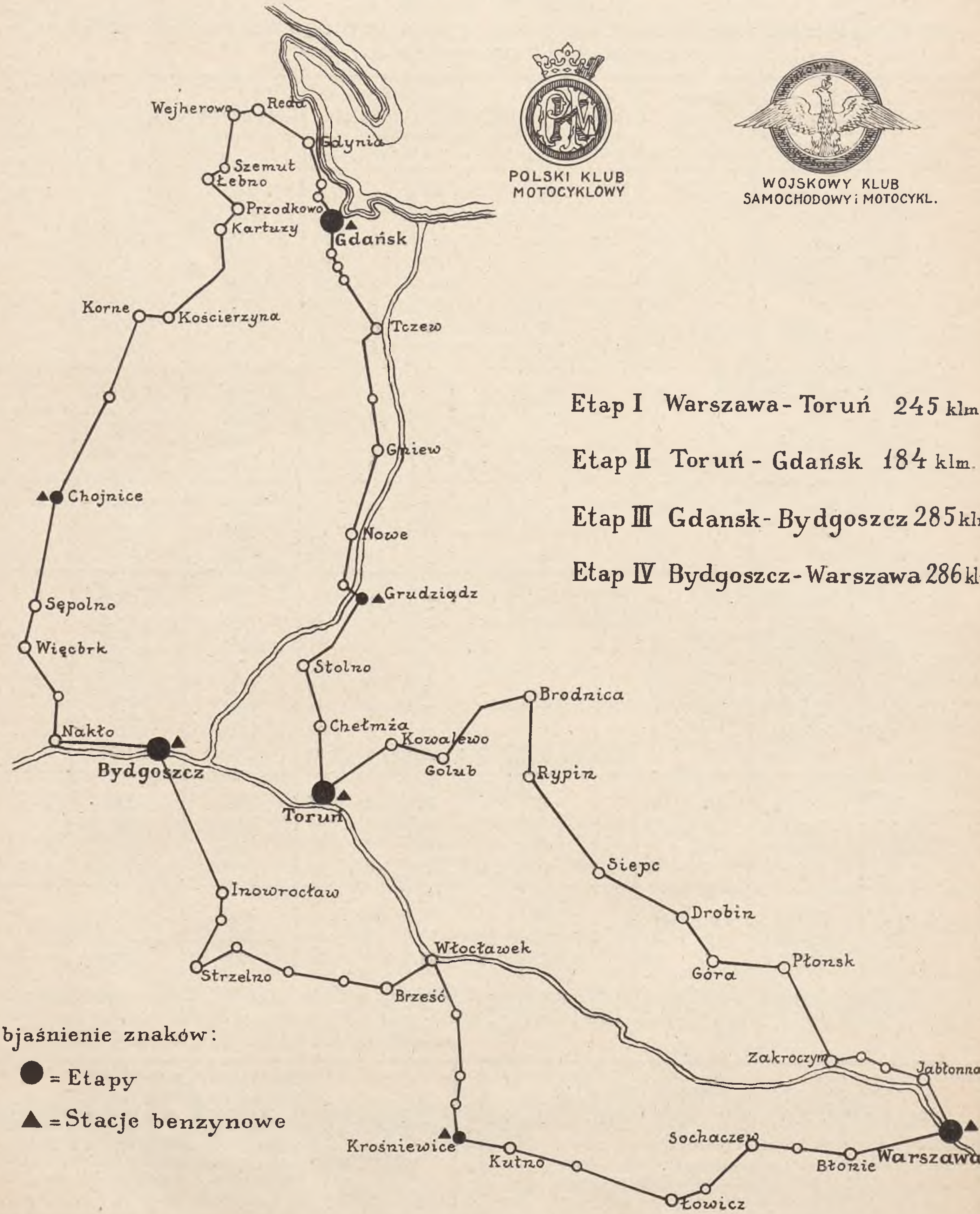
Kategorja		Maks. szybkość średnia w km / godz.	I etap 245 klm		II etap 184 klm		III etap 285 klm		IV etap 286 klm		Czas ogólny w minutach	Spółczynnik	Wynik w punktach
			godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.			
Normalne	2	24,500	10	—	7	31	11	38	11	40	2449	1	2449
	3	31	7	54	5	56	9	12	9	14	1936	1,2653	
	4	34	7	12	5	25	8	23	8	25	1765	**1,3877**	
	5	35,500	6	54	5	11	8	02	8	03	1690	**1,4490**	
	6	37,500	6	32	4	54	7	36	7	38	1600	1,5306	
	7	40	6	07	4	36	7	08	7	09	1500	1,6326	
	8	42,500	5	46	4	20	6	42	6	44	1412	**1,7347**	
	9	45	5	27	4	05	6	20	6	21	1333	1,8367	
	10	22	11	08	8	22	12	57	13	—	2727	0,8979	
	11	28	8	45	6	34	10	11	10	13	2143	1,1429	
	12	35,500	6	54	5	11	8	02	8	03	1690	1,4490	
	13	41	5	59	4	29	6	57	6	59	1464	1,6734	
	14	22	11	08	8	22	12	57	13	—	2727	0,8979	
	15	25	9	48	7	22	11	24	11	26	2400	1,0204	
	16	30	8	10	6	08	9	30	9	32	2000	1,2244	
Supersport	2	25,725	9	31	7	09	11	05	11	07	2332	1,0500	
	3	32,550	7	31	5	39	8	46	8	48	1844	1,3285	
	4	35,700	6	51	5	10	7	59	8	01	1681	1,4571	
	5	37,250	6	34	4	56	7	39	7	41	1610	1,5204	
	6	39,375	6	13	4	40	7	14	7	16	1523	1,6071	
	7	42,000	5	49	4	23	6	47	6	49	1428	1,7143	
	8	**44,625**	5	30	4	07	6	23	6	25	1345	1,8212	
	9	47,250	5	12	3	53	6	02	6	03	1270	1,9285	
	10	23,100	10	36	7	58	12	20	12	23	2597	0,9428	
	11	29,400	8	20	6	15	9	42	9	44	2041	1,2000	
	12	37,250	6	34	4	56	7	39	7	41	1610	1,5204	
	13	43,050	5	42	4	16	6	37	6	39	1394	1,7571	
	14	23,100	10	36	7	58	12	20	12	23	2597	0,9428	
	15	26,250	9	20	7	01	10	52	10	53	2286	1,0714	
	16	31,500	7	47	5	50	9	03	9	05	1905	1,2856	

Tabela powyższa jest oficjalną i będzie stosowana do obliczania wyników raidowych. Cyfry podane tłustym drukiem stanowią poprawki omyłek zaszłych w regulaminie raidowym i należy wedle nich poprawić odpowiednio cyfry w regulaminie § 10.

Komandor II raidu P. K. M. *kpt. Szydelski*

Trasa II-go Raidu Polskiego Klubu Motocyklowego

w dniach 13, 14, 15 i 16 maja 1926 r.



Etap I Warszawa - Toruń 245 klm.

Etap II Toruń - Gdańsk 184 klm.

Etap III Gdansk - Bydgoszcz 285 klm.

Etap IV Bydgoszcz - Warszawa 286 klm.

Objaśnienie znaków:

● = Etapy

▲ = Stacje benzynowe

„MOTOCYKLISTA"

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. Stanisława Szydelskiego

Pierwsza impreza sportowa naszego klubu

Wojskowy klub samochodowy i motocyklowy, a właściwie jego sekcja motocyklowa, postanowił na zaproszenie Komitetu Polskiego Klubu Motocyklowego w Warszawie, współpracować z P. K. M. w organizacji i przeprowadzeniu rajdu, który klub ten organizuje. Ma to dla nas tę dobrą stronę, że jako młody klub będziemy mogli dzięki tej współpracy nabrać doświadczenia i wprawy w urządzaniu takich imprez tem bardziej, że P. K. M. rajd zeszłoroczny zorganizował jeżeli nie wzorowo, to w każdym razie jak na polski raid — doskonale.

Członkowie nasi powinni więc w imię solidarności poprzeć ten II Polski Raid motocyklowy o którym na innem miejscu piszemy obszerniej, biorąc jak najliczniejszy udział i zachęcając do jak najliczniejszych zapisów.

Udział w rajdzie będzie bajeczną przyjemnością. Przebyć można 1000 km po najlepszych polskich drogach, mając zorganizowane kwatery, zaopatrzenie w benzynę, na wszystkich drogach ustawioną policję i służbę drogową, która będzie wskazywała drogę, pomoc techniczną a nawet i doktora z apteczką!

Z okazji rajdu poznamy wielki szmat kraju i to szlak raidowy tak dobrano, że będziemy i w Gdańsku i w Gdyni i w kaszubskiej Szwajcarji, która ma okolice, mogące z powodzeniem rywalizować ze Szwajcarją prawdziwą.

Koszta rajdu nie przedstawiają się wcale tak niebezpiecznie, szczególnie dla wojskowego. Wyliczmy je po kolei:

Dla średniego motocykla koszt benzyny na 1000 km. wyniesie około 45 zł. Oliwy 12 zł., zaprowiantowanie w drodze przez 4 dni liczymy po 6 zł. dziennie 24 zł. Kwatera w Gdańsku około 8 zł., w Toruniu i w Bydgoszczy kwatery będą prawdopodobnie w koszarach. Wydatki na sprawienie drobiazgów do motocykla jak łatki, płynna guma i t. p. liczmy 20 zł. to razem podróż ta wyniesie dla pojedynki 109 zł. do tego wpisowe 20 zł. czyli okrągło licząc 130 zł.

Raid wypada tak, że mamy w tym czasie jedno święto 13 maja i niedzielę dnia 16 maja więc chodzi tylko o dwa dni powszednie (14 i 15 maja), na które łatwo będzie się zwolnić.

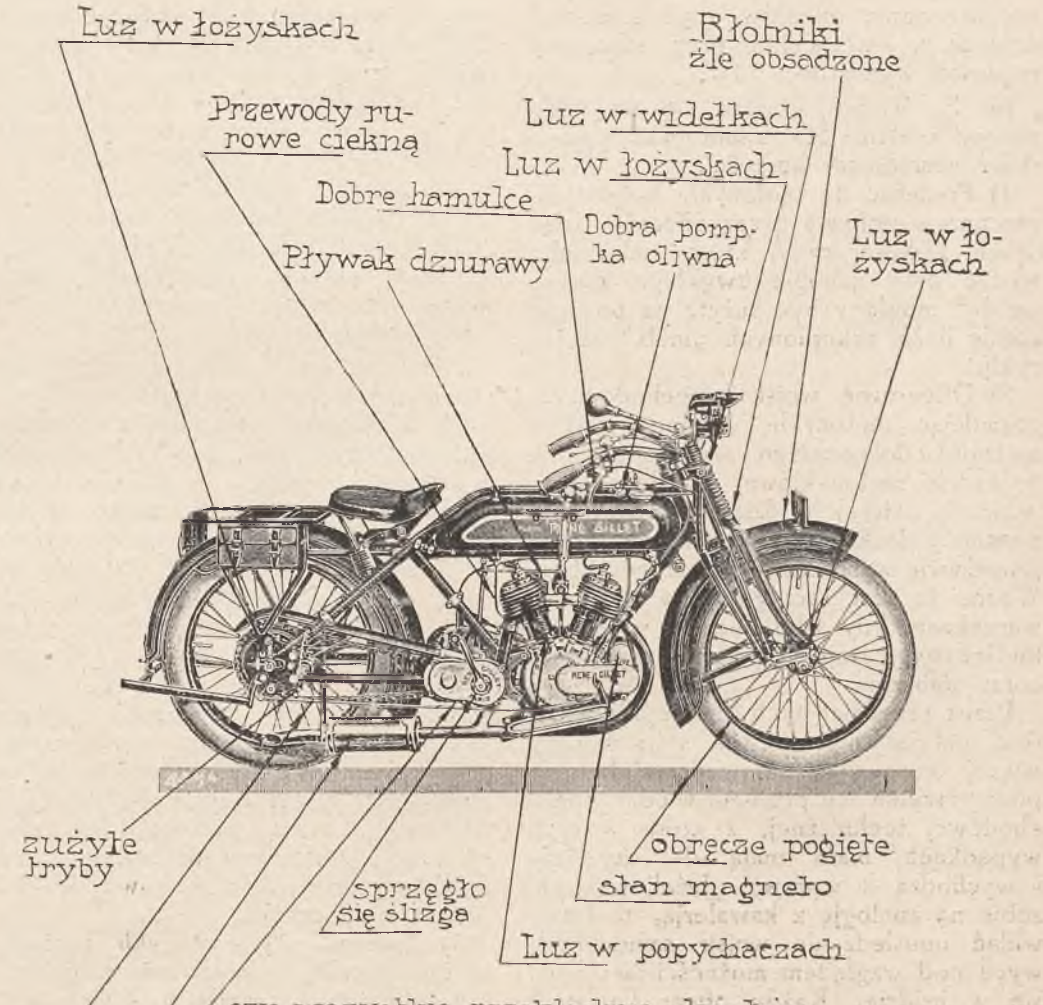
Dla wykazania żywotności klubu pod względem sportowym koniecznem byłoby byśmy my wojskowi wzięli jak najliczniejszy udział, manifestując nasze prawo do miana klubu sportowego. O zdobycie nagród nie chodzi—do tego trzeba już pewnej rutyny i dobrych maszyn. Na razie zadowolnijmy się licznym udziałem. Sekretarjat klubu czeka więc na zgłoszenia — bez długich namysłów bierzmy udział!

Jak należy badać i oceniać używany motocykl?

Zapas motocykli w Polsce jest wprawdzie na razie nieduży jednak często dosyć nadarza się sposobność nabycia używanego motocykla. Czytamy często w gazetach „że jest do sprzedania motocykl najnowszego typu, mało używany, w doskonałym stanie na bardzo korzystnych warunkach".

Niejeden czytelnik takiego ogłoszenia miałby chętkę zrobić ten „doskonały interes" i kupić okazyjnie motocykl, jednak boi się niespodzianek, jaki ten „w doskonałym stanie motocykl" może kryć w sobie.

Zdarzyć się może jednak, że naprawdę ktoś znajdzie się w takich warunkach materjalnych, że sprzedaż jakiejś wartościowszej rzeczy, w tym wypadku motocykla jest dla niego konieczną lub, że ma zamiar przetopić motocykl, by dodawszy trochę gotówki kupić sobie silniejszy i t. p. Motocykliści to już taki naród, że długo na jednej maszynie nie pojeździ. Z drugiej strony nie radziłbym nikomu kupować sobie odrazu nowy motocykl. Lepiej jest stokrotnie kupić najpierw stary motocykl chociażby nie w najlepszym stanie, na nim nauczyć się jeździć i na nim wywrzeć swą pasję rozbierania, czyszczenia, ulepszania i tp. Dopiero po przejściu tej pierwszej „choroby motocyklowej" należy rozglądnąć się za typem jaki najbardziej odpowiada, sprzedać „grata" który już swoje odrobił, a mianowicie zrobił z nas motocyklistę i kupić nową maszynkę, jak się patrzy.



Rys. 1.

Z tych wszystkich powodów chciałbym w pracy niniejszej omówić kwestję badania, oceny i wyboru używanego motocykla.

Kpt. St. Szydelski

(D. c. n.)

Zaopatrzenie oficerów w motocykle przez M. S. Wojsk.

Projekt ten wniesiony został w roku ubiegłym do odnośnych władz wojskowych. Niestety, wskutek panujących tendencyj oszczędnościowych nie mógł być urzeczywistniony tem bardziej, że w ankiecie rozesłanej do wszystkich oficerów wojsk samochodowych, większość oficerów opowiedziała się jednak za zakupem samochodów, nie licząc się ze znanem polskiem przysłowiem, że „wedle stawu grobla".

Podaję dzisiaj ten stary już projekt do wiadomości czytelników „Motocyklisty" gdyż na zasadzie tegoż możeby się dało opracować coś lepszego i łatwiejszego do przeprowadzenia. W każdym razie twierdzę, że przy obecnych stosunkach, oficera polskiego stać co najwyżej na nowy motocykl na raty, albo na stary używany samochód. Nowy motocykl da odrazu korzyści, gdyż jest ekonomiczny, i dający naprawdę zadowolenie sportowe, samochód zaś, a do tego stary, będzie musiał większość dni swoich u oficera przestać w garażu gdyż właściciel jego nie będzie miał funduszów na benzynę ani na gumy.

Wiadomem jest, że w wielu państwach oddawna istnieje system oddawania osobom zupełnie postronnym koni wojskowych do użytku na dłuższy przeciąg czasu, celem zwiększenia zapasu, potrzebnego na czas wojny.

Analogicznie do tego, kilka państw, jak np. Niemcy lub b. Austrja subwencjonowały zakup pewnych typów samochodów ciężarowych przez osoby prywatne, lub przedsiębiorstwa, przyczem subwencja ta wynosiła do 50% ceny kupna.

Subwencjonowanie takie miało na celu zwiększenie liczby kursujących w państwie samochodów dla stworzenia zapasu na wypadek wojny.

Analogiczne cele ma także projekt zaopatrywania oficerów wojsk samochodowych w motocykle przy subwencji rządowej wynoszącej 50%.

M. S. Wojsk., godząc się na takie próbne oddanie 50-ciu motocykli, odniosłoby następujące korzyści.

1) Ponieważ te motocykle byłyby zapłacone w połowie przez oficerów, więc druga połowa ceny, którą należałoby wydać przy zakupie zwykłego zapasu „mob." mogłaby być zużyta na powiększenie ilości zakupionych „mob." motocykli.

2) Oficerowie wojsk samochodowych, posiadając motocykle seryjne, mieliby możność doskonałego wyszkolenia się w jeździe motocyklowej i obsłudze oraz usuwaniu usterek w działaniu motocykla, poznaliby doskonale kraj, tworząc zastęp prawdziwie wyszkolonych motocyklistów. Ważne to jest szczególnie w obecnych warunkach, gdy szkolenie ze względów budżetowych staje się pod tym względem coraz słabszem.

Przez przydział tych motocykli oficerom, pełniącym służbę na stanowiskach więcej biurowych, spowodowałoby się podwyższenie ich poziomu wiedzy samochodowej technicznej, z którą w tych wypadkach mało mają do czynienia i wychodzą z wprawy. Jeżeli pozwolę sobie na analogję z kawalerją, to łatwo widać upośledzenie wojsk samochodowych pod względem możności ćwiczenia się w jeździe. Każdy oficer kawalerji ma możność jak najczęstszego ćwiczenia się, zaś oficer samochodowy tylko w szczególnych wypadkach może przejechać się motocyklem. Np. oficerowie wydziału wojsk samochodowych mają możność tylko raz rocznie w przeciągu krótkiego czasu przypomnieć sobie prowadzenie samochodów i motocykli podczas krótkich kursów, kiedy na jednego oficera przypada razem najwyżej 10 godzin prowadzenia.

Pod względem fizycznym i sportowym wprowadzenie w życie tego projektu dałoby także duże korzyści i posiadaczom takich motocykli, nie mówiąc już o poznaniu kraju, dróg i t. p.

3) W przeciągu 6 lat możnaby w ten sposób zaopatrzyć w subwencjonowane motocykle wszystkich oficerów wojsk samochodowych, co dałoby w rezultacie 300 motocykli na zapas „mob" oraz 300 doskonałych motocyklistów, przyczem rząd zapłaciłby tylko za 150 motocykli.

4) Koszt jednego motocykla Harley-Dawidson lub Indjan typ. 1926 kompletnie zaopatrzonego wraz z wózkiem wynosi około 550 dolarów amerykańskich co daje w sumie za 50 motocykli kwotę 27500 dolarów. Jeżeli Skarb Państwa pokrył połowę kosztu kupna czyli 13750 dol. am. oddał połowę t. j. 13750 dol. am. na spłaty oficerom, to wtedy jedna rata miesięczna wynosiłaby obecnie około 90 złotych przy dwuletnich spłatach.

Jest to suma duża, ale napewno znalazłoby się 50 oficerów zgadzających się na takie warunki. Następna partja widząc dobre wyniki pierwszej, jużby się łatwiej zdecydowała.

Handlowa strona tego projektu przedstawiałaby się jak następuje:

M. S. Wojsk. zakupuje z kredytów przeznaczonych na „mob." 50 motocykli z wózkami i oddaje je oficerom wojsk samochodowych do osobistego użytku.

1) Motocykl pozostaje przez przeciąg lat 5-ciu własnością skarbu Państwa, oddaną pod opiekę poszczególnym oficerom wojsk samochodowych w celach osobistego szkolenia się i użytkowania.

2) Koszta zakupu ponoszą w połowie: skarb państwa (M. S. Wojsk.) i oficerowie w ten sposób, iż skarb płaci odrazu cenę kupna z kwot przeznaczonych na nowe zakupy, zaś oficerowie, którzy się zdeklarują, płacą połowę tejże ceny, zwracając ją skarbowi za pośrednictwem komisyj gospodarczych w równych 24-ch ratach miesięcznych.

3) Rozdział 50 motocykli następuje w ten sposób, że na każdy dywizjon samochodowy przypada po 4 motocykle, na wydział wojsk samochodowych 5 motocykli, na obóz szkolny wojsk samochodowych 3, centr. warszt. samochod. i centr. skł. samoch. — po jednym motocyklu.

4) Oficer, zgłaszający się jako kandydat na zakup motocykla na powyższych warunkach, musi złożyć deklarację, że zgadza się na następujące warunki:

a) Raty spłacane być muszą regularnie przez przynależne komisje gospodarcze. Do rat tych doliczać się będzie normalny procent obliczany przy wszelkich pożyczkach państwowych.

b) Każdy z oficerów pobierających motocykl odpowiada osobiście przez przeciąg 5 lat za dobry stan motocykla i w tym celu zobowiązuje się przedstawiać motocykl 4 razy rocznie do kontroli przez komisję, wyznaczoną przez dowódcę dywizjonu.

c) W razie stwierdzenia przez komisję jakichkolwiek usterek, powstałych w motocyklu z winy posiadacza, zgadza się deklarujący na odebranie mu motocykla, oddanie na jego koszt do naprawy w warsztatach wojskowych lub cywilnych oraz zdeponowanie w magazynach wojskowych. To ostatnie nastąpić może wskutek uchwały komisji, jeżeli stwierdzoną zostanie zła wola lub brak należytej obsługi i pieczy ze strony użytkującego dany motocykl. Motocykl taki oddany zostaje temu samemu oficerowi, po upływie lat 5-ciu. Proceder ten nie wpływa na konieczność dalszej regularnej spłaty rat.

Kpt. Stanisław Szydelski

II Polski Raid Motocyklowy Warszawa—Toruń — Bydgoszcz — Warszawa — 1000 klm. od dnia 13 maja do dnia 16 maja 1926 r.

Zorganizowany przez Polski Klub Motocyklowy przy współpracy Wojskowego Klubu Samoch. i Motoc. II raid motocyklowy zaczyna się przyjęciem maszyn w Warszawie dnia 12 maja o godz. 16. Miejsce przyjęcia podane zostanie przy zapisie wzgl. listem poleconym.

Do raidu dopuszczone są motocykle pojedynki, motocykle z przywózkami i cyclekary. Dla każdej kategorji motocykli i cyclekarów ustalona jest średnia szybkość, zależnie od pojemności cylindrów, wedle której klasyfikuje się potem uczestników. Podczas raidu dopuszczalne są wszelkie naprawy, ale tylko własnoręcznie wzgl. z pomocą pomocnika przy motocyklach z wózkami i cyclekarach, przy pomocy narzędzi i materjałów zgłoszonych podczas oddawania pojazdu Komisji Sportowej.

Wpisowe wynosi dla motocykli pojedynek 20, motocykli z przywózkami 30 i dla cyclekarów 50 zł.

Podczas raidu urządzona będzie próba szybkości na przestrzeni jednego kilometra, podczas której osiągnięte czasy muszą osiągnąć pewien poziom zależnie od którego zyskuje się lub traci punkty.

Sekretarjat Wojskowego Sam. i Mot. Klubu wysyła na żądanie każdemu osobną broszurkę zawierającą szczegółowy regulamin raidu oraz kartę wpisową. Dla Członków klubów motycyklowych wysyła te regulaminy sekretarjat Polskiego Klubu Motocyklowego, Warszawa, Złota 64 tel. 516-13.

Do numeru niniejszego dodajemy mapkę raidową, w której miejsca etapowe oznaczone są pełnemi kółkami, a miejsca pobierania benzyny trójkątami.

Polski Związek Motocyklowy

Sekretarjat Warszawa Złota 64

Z inicjatywy Polskiego Klubu Motocyklowego oraz Warszawskiego Tow. Cyklistów ułożony został statut Polskiego Związku Motocyklowego z siedzibą w Warszawie. Statut ten jest złożony do zatwierdzenia w Ministerstwie Sraw Wewnętrznych. W dniach najbliższych statut ten będzie już zatwierdzony, gdyż żądane przez Ministerstwo poprawki poczyniono. Pełnomocnikiem założycieli Związku jest wobec Min. Spraw Wewnętrznych kpt. Szydelski.

Zaraz po otrzymaniu zatwierdzonego statutu zostanie on rozesłany wszystkim Klubom Motocyklowym w Polsce, wraz z podaniem terminu zebrania delegatów. Dotychczas za-

pewniony jest akces Polskiego Klubu Motocyklowego w Warszawie, Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (Sekcja Motocyklowa), Małopolskiego Klubu Motocyklowego we Lwowie i Wojskowego Klubu Samoch. i Motocyklowego (Sekcja Motocyklowa).

Dzięki staraniom o protektorat Automobilklubu Polski będzie mógł Związek Motocyklowy zaraz po ukonstytuowaniu się wydawać tryptyki i międzynarodowe świadectwa drogowe za pośrednictwem Polskiego Klubu Motocyklowego. Sprawa ta nie jest jeszcze rozstrzygnięta, ale mamy zapewnienie przychylnego potraktowania, po otrzymaniu przez Automobilklub Polski odpowiedzi z Automobile Club de France.

Do P. T. Członków Polskiego Klubu Motocyklowego

Komunikat Polskiego Klubu Motocyklowego.

Wobec dużych wydatków, jakie klub ponosi w związku z raidem P. T. Członkowie są proszeni o bezzwłoczne wyrównanie zaległych wkładek członkowskich.

Zarząd Wojskowego Klubu Sam. i Motoc. uchwalił dla członków P. K. M. zniżkę w prenumeracie Automobilisty Wojskowego, wynosi ona mianowicie zł. 8 rocznie. Zniżka ta ważna jest jednak tylko dla 50 członków. Prosimy więc o wysłanie prenumeraty, gdyż numer ten jest ostatni, który otrzymują wszyscy członkowie klubu, bez przesłania prenumeraty.

Warszawscy członkowie klubu, którzy chcieliby pomóc w organizacji raidu, zechcą zgłosić się do Sekretarjatu (Złota 64).

W dnie raidowe obowiązująca jest jazda na motocyklach z f l a g a m i klubowemi. Na start powinno zjawić się jak najwięcej członków z maszynami.

Po ukończeniu raidu projektowany jest wspólny bankiet, w sprawie którego informacji udzielać będzie sekret. klubu (tel. 516-13).

Nowy Zarząd Klubu Motocyklistów w Bydgoszczy, ul. Gdańska N 36

Na walnem zebraniu K. M. B. odbytem w dniu 27 lutego 1926 r. wybrani zostali do Zarządu:

1) p. Ksawery Borowski, prezes — Gdańska Nr 36.
2) p. dr Ryszard Fryling vice-prezes — Aleje Mickiewicza 6.
3) p. Konstanty Rzanny, sekretarz — Gdańska Nr 165.
4) p. Robert Frost prezes kom. sportow. — Gdańska 158.
5) p. Adolf Jende, vice-prez. kom. sport. — Gdańska 165.
6) p. Franciszek Marchlewski skarbnik — Bank Stadthagen.
7) p. Konstanty Rzanny sekr. kom. sport.— Gdańska 165.
8) p. dr Ryszard Fryling radny — Aleje Mickiewicza.
9) p. Antoni Jaszkowski, radny — Gdańska Nr 8.

Kto może być członkiem Wojsk. Klubu Sam. i Mot.

§ 45. Członkiem zwyczajnym może być każdy oficer w służbie czynnej lub nieczynnej.

§ 46. Członkami nadzwyczajnymi mogą być oficerowie w rezerwie i stanie spoczynku, szeregowi służby czynnej i rezerwy oraz członkowie innych klubów i organizacyj sportowych.

Zarząd Główny na Wniosek Zarządu Oddziału, może nadać godność członka zwyczajnego temu z pośród członków nadzwyczajnych, który wykaże odpowiednie zalety i poziom sportowy lub też położy wybitne zasługi dla Oddziału.

Opłaty członkowskie:

Wpisowe zł 60.— Składka członkowska zł 36.— rocznie. Wszystko płatne ratami miesięcznemi.

Przemysł samochodowy

Bilans fabryk samochodowych Forda

Ogłoszony urzędowo bilans Ford Motor Company wskazuje na dalszy niezwykły rozwój tego przedsiębiorstwa. Według danych tych aktywa za rok 1925 wyniosły 742,6 miljonów dolarów wobec 664,6 miljonów dolarów w roku 1924. Czysty zysk za rok ubiegły ma wynosić 94,56 miljonów dolarów. Jest to nieco mniej niż w roku ubiegłym, co spowodowane zostało planową zniżką cen samochodów oraz zwiększeniem kosztów produkcji wywołanem wprowadzeniem na rynek nowych modeli. W 1925 roku zmontowanych zostało w amerykańskich zakładach Forda 1.967.117 maszyn, w zagranicznych fabrykach Forda — 134.461 maszyn. Obliczono, że na każdą akcję, będącą w posiadaniu rodziny Forda z ogólnej ilości posiadanych przez nią 173 tysiące akcyj wypadło dywidendy w roku ubiegłym 547,71 dolarów.

Przemysł samochodowy we Włoszech

W roku ubiegłym Włochy wyprodukowały 39.573 samochodów, przeważnie osobowych czyli o 2123 więcej, niż w r. 1924. Największą produkcję wykazał „Fiat“ 30.000 wozów, następnie O. M. 2100, Alfa Romeo — 2000, Laucia — 1200 i Isotta Fraschini 448.

SPORT

Lustracja trasy raidu samochodowego Polsko-Czechosłowackiego

W dniu 18 b. m. zakończona została lustracja polskiej części trasy raidu samochodowego Polsko-Czechosłowackiego, który odbędzie się w dniu 7 do 14 czerwca r. b. Komisja Automobilklubu w składzie: inż. Rappe, inż. Niklewicza i kpt. Królikowskiego znalazła drogę raidową w stanie możliwym, a nawet, na niektórych odcinkach, w stanie dobrym dla przejazdu wozów w tempie raidowem. Szczegółowe sprawozdanie z lustracji podamy w jednym z najbliższych numerów Automobilisty.

Próba pobicia rekordu szybkości na motocyklu

W dniu 9 maja r. b. odbędzie się próba pobicia rekordu szybkości na motocyklu. Próby pobicia dokona znany sportsman motocyklowy inż. Rychter. Do próby tej stanąć mogą również inni zrzeszeni motocykliści. Zgłoszenia do sekretarjatów: Polskiego Klubu Motocyklowego ul. Złota Nr 64, oraz Wojsk. Klubu Samoch. Przejazd Nr 10.

Wyścigi motocyklowe na przestrzeni 150 klm

W dniu 25 b. m. sekcja motocyklowa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów zorganizowała na szosie lubelskiej wyścigi motocyklistów na przestrzeni 150 klm.

Na starcie stanęło 5 zawodników. Zwyciężył p. Lampert na motocyklu „Indjan“, w czasie 2 godz. 03 min., osiągając około 75 klm na godzinę.

Podziwiać należy odwagę cywilną zawodników, którzy stanęli do wyścigu na fatalnej drodze, jaką jest szosa lubelska. Tem więcej wynik p. Lamperta nabiera wartości, że potrafił bez defektu w maszynie osiągnąć tak znaczną szybkość.

Inni zawodnicy z powodu defektów biegu nie ukończyli.

Kilometre lance motocyklowe T. S. „Unja“ w Poznaniu

Urządzając wycieczkę do Swarzędza, Oddz. Mot. T. S. Unji, zorganizował za Swarzędzem kilometre lance, celem przeglądu sił w rozpoczynającym się sezonie.

Kilometre lance (przejazd jednego kilometra, celem osiągnięcia maksymalnej szybkości) odbył się przy współudziale przedstawicieli Polskiego Zw. Mot. i członków A. W. Wybrany teren przedstawiał się bardzo korzystnie, jedynie dość silny wiatr nie pozwalał na osiągnięcie lepszych wyników.

Mimo licznej i doborowej liczby zgłoszonych nie został pobity, zeszłoroczny nieoficjalny rekord Gunscha na Broug Superior 125.8 klm na godzinę. Najwięcej liczono na Koszczyńskiego na Douglasie, najszybszej maszynie w Poznaniu, ale, niestety, osiągnął on minimalną średnicę 95 klm na godzinę. Najlepiej się spisał u nas mało jeszcze znany Fischer von Molard osiągając na swej B. M. W. średnio 115 klm na godzinę.

Wyniki techniczne przedstawiają się następująco: 1) F. von Molard. (Unja), B. M. W., 115 klm g. 2) Buda (U.), Sarolea, 106 klm g. 3) Rogowski (U.), Sarolea, 105 klm g. 4) Śledziński (U.), A. J. S., 99. 5) Turkiewicz (U.), A. J. S., 97. 6) Górecki (U.), Sarolea, 97. 7) Piechowiak, 96. 8) Koszczyński (P. T. C. i M.), Douglas, 95.

Przyczepki: 1) Szulczyński (U.), Indjan, 72 klm g. 2) Kasperski (P. Z. P.), Indjan, 65.

Nowy rekord światowy na 2000 klm

Na torze w Montlhéry dwaj automobiliści angielscy, Bentley i Bertrand, na wozie „Bentley“ usiłowali pobić rekord światowy w biegu 24-rogodzinnym, jednak po 13 godzinach zaniechali próby, pobili jednak rekord światowy na 2000 klm, osiągając czas 12 g. 23 m. 54,04 s. (kat. 3 litr.) Rekord dotychczasowy, ustanowiony przez Garfielda na „Renault“, wynosił 12 g. 24 m. 23,5 s. Poza tem pokryli 1000 klm w 6 g. 14 m. 49,46 s. i 1000 mil ang. (1609 klm) w 10.00.00,9.

Nowy rekord światowy na 10000 mil ang.

Bertrand, który niedawno pobił rekord światowy, w biegu 6-odniowym, po krótkim wypoczynku próbował pobić rekord w biegu na 10000 mil ang. (16.090 klm), co mu się w zupełności udało. Przestrzeń tę pokrył w 203 g. 22 min. 17 sek., t. j. z przeciętną szybkością 79.154 klm na godz.

Królewska nagroda motocyklowa

Na autodromie pod Rzymem odbył się na ogólnej przestrzeni 225 klm, wyścig o królewską nagrodę motocyklową. Zwycięstwo zdobył Ghersi na „Gurri“ (kat. do 500 cm.³)) w 2 g. 37 m. 8 s., przeciętnie 89 klm 960 m na godz. W kateg. do 350 cm.³ wygrał Nuvolari („Bianchi“) w 2 g. 37 m. 56,4 sek.

Międzynarodowy raid alpejski

W dniach od 20 — 29 sierpnia r. b. odbędzie się międzynarodowy raid alpejski, którego trasa biec będzie w następujący sposób: Medyolan — Nizza — Genewa — Zurych — Wiesbaden — Meran — Medyolan. Postoje jednodniowe w Genewie, Zurychu i Meranie.

Węgierski raid turystyczny

Dnia 13 czerwca r. b. odbędzie się 2-dniowy raid turystyczny, organizowany przez Węgierski Królewski Automobilklub, na ogólnej przestrzeni 795·45 km. Raid będzie się zaczynał i kończył w Budapeszcie. Trasa: Budapeszt— Gödöllö — Aszod — Gyöugyös — Parad—Eger— Mezököves d—Miskolc—Tokai—Nyiregyhazas— Nyirbator (próba szybkości)—Berettyonifalu— Körösladeny—Bekescabe—Oroshaza — Hodmczüvararrhely — Szeged — Keeskemet — Budapeszt.

Klub Automobilowy w Krakowie

Dnia 10 b. m. zawiązał się w Krakowie Klub Automobilowy. Na prezesa Klubu wybrano p. Antoniego Potockiego z Olszy. Klub projektuje szereg interesujących wycieczek turystycznych i towarzyskich, oraz konkurencji sportowych. Lokal Klubu mieści się przy ulicy św. Anny 9, I. p., (tel. 124), gdzie przyjmuje się również zgłoszenia na członków.

WYDAWNICTWA

„Igrzyska VIII Olimpjady" przez dr. Stanisława Polakiewicza. Wydawnictwo Ossolineum. Jest to dzieło stanowiące źródło dla każdego sportowca polskiego, który pragnie przestudjować i zapoznać się z przebiegiem Igrzysk Olimpijskich w roku 1924 w Paryżu. Zarazem w księdze tej znajdzie czytelnik dzieje olimpizmu wogóle i historję sportu w Polsce. „Igrzyska", zawierają 275 ilustracyj i 36 tabel, a treść tego dziela może być prawdziwą dumą naszego piśmiennictwa sportowego. Kolosalny wysiłek i praca autora, który, nie szczędząc trudów i kosztów, starał się dać obraz całości olimpizmu i przebiegu Igrzysk VIII Olimpjady, widnieje z każdej stronnicy tej książki, a właściwie księgi, liczącej blisko 500 stronnic druku. Igrzyska VIII Olimpjady stanowić będą ozdobę każdej czytelni i bibljoteki zarówno prywatnej jak i publicznej. Dla czytelnika nie-sportowca będzie to przyjemna i pouczająca lektura. Do nabycia we wszystkich księgarniach.

„Przepisy o ruchu kołowym w m. st. Warszawie". Wydawnictwo pp. St. T. Kl. i Eug. Ol., urzędników Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę. Ta bardzo ładnie wydana broszura z wieloma ilustracjami powinna się znaleźć w posiadaniu każdego kierowcy zarówno pojazdu motorowego jak i mechanicznego. Jest to zbiór przepisów i rozporządzeń urzędowych dotyczących ruchu ulicznego, ustawy, znaki drogowe i t. p. Broszura sporządzona przez fachowców staje się również podręcznikiem dla każdego początkującego automobilisty. Wydawnictwo to polecamy wszystkim naszym członkom i czytelnikom. Cena 2 zł. Do nabycia w każdej księgarni i w sekretarjacie klubu.

Kilka opinji o podręczniku por. Wallmodena

Opinja Dowódcy V Dyonu Samochodowego ppłk. Dra Piotrowskiego

Do JWP. Por. Kazimierza Wallmodena, w Warszawie ul. Wilcza 14a m. 25.

Z przyjemnością pozwalam sobie zakomunikować, że książka p. t. „Silniki Samochodowe", której autorem jest Pan Por. jest pierwszym podręcznikiem, nadającym się w zupełności do szkół kierowców.

Dotychczasowe wydawnictwa tej treści, nie wyłączając nawet oficjalnych, posiadały wiele błędów tak w układzie, jak i w stylu, a grzeszyły przedewszystkiem brakiem poczucia dydaktycznego.

Książka Pana Por. wykazuje prócz ścisłości i sumienności opracowania, znakomity układ i formę, opartą na znajomości zasad dydaktyki, tak niezbędnej przy autorstwie podręczników szkolnych, w szczególności podręczników przedmiotów z natury ciężkich, a mianowicie technicznych.

Książka, oprócz przedmiotu, daje poznać autora, jako znakomitego teoretyka i praktyka-automobilistę, a przedewszystkiem jako wytrawnego n a u c z y c i e l a.

Łączę wyrazy prawdziwego poważania i żołnierskich pozdrowień

Dowódca V Dyonu Samochodowego
mp. Dr. Piotrowski ppłk.

Opinja Komendanta Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych mjr. Hryniewskiego.

....P. Wallmoden Kazimierz sam był i jest wykładowcą na wielu odbytych i odbywających się kursach i oddawna odczuwał potrzebę odpowiedniego podręcznika, któryby krótko, treściwie i dokładnie, unikając omawiania rzeczy drugorzędnych, dał możność bez specjalnego przygotowania technicznego ogarnąć tę część wiedzy samochodowej, która jest niezbędną przy obsługiwaniu silników samochodowych.

Autorowi udało się to w zupełności: dobry podział omawianego materjału ułatwia czytelnikowi zorjentowanie się w budowie i zrozumienie pracy silnika.

Dodatnią stroną podręcznika są również — rysunki — przekroje, zrozumiale ilustrujące te części silnika, które nie każdy z czytelni ków jest w możności oglądać zaraz po przeczytaniu opisu. Takie umiejętne rozłożenie rysunków świadczy o wieloletniej praktyce samego autora jako nauczającego.

Do powyższych zalet omawianego podręcznika, że tak powiem wewnętrznych, dochodzą jeszcze zalety zewnętrzne, a mianowicie bardzo dobre wydanie.

Książka pp. K. Wallmodena i St. Gnoińskiego, jest już dziś przyjętą z zupełnem uznaniem w wielu szkołach i kursach, a rozpowszechnienie jej wśród rzeszy samochodziarzy, tak amatorów, jak i zawodowych szoferów, jest bardzo wskazane......

mp. Wacław Hryniewski mjr

*

Opinja Dowódcy Kolumny Szkolnej I Dyonu Samochodowego, kpt. Owczarskiego.

Podręcznik do nauki o silnikach samochodowych, wydany przez p. Wallmodena Kazimierza, oraz p. Gnoińskiego Stanisława, jest ze względu na jasne oraz zrozumiałe ujęcie przedmiotu, na bardzo przejrzyste rysunki i fotografje, oraz ze względu na bardzo przystępną stylizację, najodpowiedniejszym do nauki o budowie samochodu w szkołach i na kursach kierowców samochodowych.

Dowódca Kolumny Szkolnej
mp. Owczarski kpt.

*

Opinja kpt. Tiunina Wiktora, Dowódcy Kolumny Szkolnej II Dyonu Samochodowego w Lublinie.

...Natychmiast po otrzymaniu przestudjowałem przysłany podręcznik i przyszedłem do przekonania, że to jest bardzo pracowite dzieło, bardzo przemyślane, w zupełności zrozumiałe i dlatego nadaje się dla ludzi różnych poziomów i zupełnie jest dobre do zastosowania w szkołach jako podręcznik......

mp. W. Tiunin.

Odpowiedzi Redakcji

B. J. Kachel. Artykuł pójdzie w jednym z najbliższych numerów Automobilisty.

II KURS KIEROWCÓW

W dniu 26 kwietnia Zarząd Klubu uruchomił II-gi kurs kierowców samoch. w Obozie szkolnym W. S.

Warunki przyjęcia te same co i I-go kursu, a mianowicie: opłata wynosi zł. 80 dla członków Klubu; zł. 100 dla niecziłonków, rodzin i znajomych, płatnych w czterech ratach.

Kurs trwać będzie 2 miesiące.

Szczegółowe prospekty i zapisy przyjmuje Sekretarjat Klubu, Przejazd 10, lub Kierownictwo kursów Fort Wola Obóz szkolny Wojsk. Sam.

SĄ JESZCZE WOLNE MIEJSCA!!

Kupno samochodów używanych!!!

Administracja „Automobilisty Wojskowego" przyjmuje ogłoszenia dotyczące kupna — sprzedaży samochodów używanych i pośredniczy przy nabywaniu maszyn przez członków Klubu.

Zgłoszenia na piśmie nadsyłać p. a. **ul. Przejazd Nr 10.**

Nr 7 Automobilisty Wojskowego ukaże się w dniu 1 czerwca w podwójnej objętości w ozdobnej okładce, poświęcony II-mu rajdowi motocyklowemu.

OD ADMINISTRACJI

Wszystkich PP. Prenumeratorów prosimy o punktualne wpłacenie abonamentu do najbliższego urzędu pocztowego na nasz rachunek w P. K. O. 12595.

OD REDAKCJI: Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:
DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6
DLA NIECZŁONKÓW . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	250	125	65	35	20	15
Za tekstem	175	90	45	25	15	10

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.